

**Von:** [WikiReal / Dr. Christoph Engelhardt](#)

**An:** [Ansprechpartner in der Bahnwissenschaft](#)

**Gesendet:** Donnerstag, 2. Oktober 2014 18:23

**Betreff:** Kernpunkte der Leistungsfähigkeit von Stuttgart 21

Sehr geehrte Ansprechpartner in der Bahnwissenschaft,

im Jahr 2013 hatte ich Sie schon einmal angeschrieben mit einem Fragebogen zu Grundfragen der Kapazität von Bahninfrastruktur. Nun kommt das Projekt Stuttgart 21, das der Hintergrund dieser Fragen war, in eine detaillierte Überprüfung seiner Leistungsfähigkeit im Rahmen der Anhörung zu einem weiteren Planungsabschnitt.

Bitte entnehmen Sie der Anlage eine kleine Übersicht zu den Kernpunkten der Diskussion verbunden mit dem Aufruf an die Bahnwissenschaft, diese Diskussion zumindest aufmerksam zu verfolgen. Ich würde mich freuen, Sie für dieses Thema interessieren zu können. Das Wichtigste in Kürze:

*Die Deutsche Bahn muss sich in der Anhörung zu PFA 1.3 erstmals seit Jahren substantiell zur Leistungskritik äußern, die sie jahrelang nur pauschal zurückwies. In ihren Rechtfertigungen der „verkehrlichen Verbesserungen“ durch den Bahnhofsneubau verstrickt sie sich in die absurdesten Widersprüche:*

• *Technikvorstand Dr. Volker Kefer hatte erläutert, dass ein Durchgangsbahnhof nur halb so viel Gleise wie ein Kopfbahnhof benötigen würde, die Bahn schließt dennoch, dass S21 bei halbierten Gleis-zahl die Kapazität verdoppelt.* • *Prof. Gerhard Heimerl legte den Bahnhof auf 32 Züge in der Spitzenstunde für eine „ausreichende und optimale“ Dimensionierung aus, als im Kopfbahnhof schon 38 Züge fahren. Das geplante Wachstum wurde nur erreicht, wenn zukünftig nachts mehr Züge als mittags fahren würden.* • *Prof. Wulf Schwanhäußner attestiert: Die 32 Züge seien ja eine „wesentliche Erhöhung gegenüber dem Istzustand“ (mit 38 Zügen) und sieht eine „optimale Be-messung“.* • *Prof. Ullrich Martin nimmt für den großen Knotenbahnhof Stuttgart eine mittlere Haltezeit von 1,6 Min. an und kommt damit auf eine Kapazität nahe 42 Zügen. Er sieht „eindeutige Vorteile für den Durchgangsbahnhof“ und der Kopfbahnhof würde „weit unter der Leistungsfähigkeit von S21 bleiben“, dabei hatte der 1970 schon 45,5 Züge pro Stunde abgefertigt.* • *Im Stresstest rechtfertigt die Bahn nun regelwidrige Eingriffe, wie die Herausnahme von Verspätungen größer als 5 Minuten, oder die Annahme einer S-Bahn-Pünktlichkeit Faktoren über der Realität, im Endeffekt damit, dass andernfalls die geforderte Leistungsfähigkeit von 49 Zügen ja nicht erreicht würde. Es werden dann selbst Annahmen getroffen, die voraussetzen würden, dass bei Verspätung der Züge etwa automatisch das Wetter schön werden müsste.*

*Es besteht die Gefahr, dass die deutsche Bahnwissenschaft durch Stuttgart 21 dauerhaften Schaden nimmt. WikiReal ruft die Vertreter dieser Fakultät dazu auf, sich einzubringen und am Besten am 06./07.10.2014 die Anhörung zur Planrechtfertigung von Stuttgart 21 in der Filderhalle in Leinfelden Echterdingen ab 9 Uhr morgens vor Ort zu verfolgen.*

Mit freundlichen Grüßen,

Dr. Christoph Engelhardt

[www.wikireal.org](http://www.wikireal.org)

Hüterweg 12c

D-85748 Garching

+49 89 3207317

+49 176 96936959 mobil

Anlage: „[2014-10-02 PFA 1.3, Nachforderungen, Kernpunkte.pdf](#)“